N° 11-626-X au catalogue — N° 020
ISSN 1927-5048
ISBN 978-1-100-99931-9

Document analytique

Aperçus économiques

Quels sont les coûts associés au passage de la frontière?

par Mark Brown
Division de l'analyse économique

Statistique Canada Statistics Canada

Canada

Comment obtenir d'autres renseignements

Pour toute demande de renseignements au sujet de ce produit ou sur l'ensemble des données et des services de Statistique Canada, visiter notre site Web à www.statcan.gc.ca.

Vous pouvez également communiquer avec nous par :

Courriel à infostats@statcan.gc.ca

Téléphone entre 8 h 30 et 16 h 30 du lundi au vendredi aux numéros sans frais suivants :

- Service de renseignements statistiques 1-800-263-1136
- Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants 1-800-363-7629
- Télécopieur 1-877-287-4369

Programme des services de dépôt

- Service de renseignements 1-800-635-7943
- Télécopieur 1-800-565-7757

Comment accéder à ce produit

Le produit n° 11-626-X au catalogue est disponible gratuitement sous format électronique. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à www.statcan.gc.ca et de parcourir par « Ressource clé » > « Publications ».

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle que les employés observent. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1-800-263-1136. Les normes de service sont aussi publiées sur le site www.statcan.gc.ca sous « À propos de nous » > « Notre organisme » > « Offrir des services aux Canadiens ».

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2012

Tous droits réservés. L'utilisation de la présente publication est assujettie aux modalités de l'entente de licence ouverte de Statistique Canada (http://www.statcan.gc.ca/reference/copyright-droit-auteur-fra.htm).

This publication is also available in English.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population du Canada, ses entreprises, ses administrations et les autres établissements. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques exactes et actuelles.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés dans les publications de Statistique Canada :

.	indisponible pour toute période de référence
..	indisponible pour une période de référence précise
...	n'ayant pas lieu de figurer
0	zéro absolu ou valeur arrondie à zéro
0[s]	valeur arrondie à 0 (zéro) là où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
[p]	provisoire
[r]	révisé
x	confidentiel en vertu des dispositions de la *Loi sur la statistique*
[E]	à utiliser avec prudence
F	trop peu fiable pour être publié
*	valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence ($p<0,05$)

Quels sont les coûts associés au passage de la frontière?

par Mark Brown

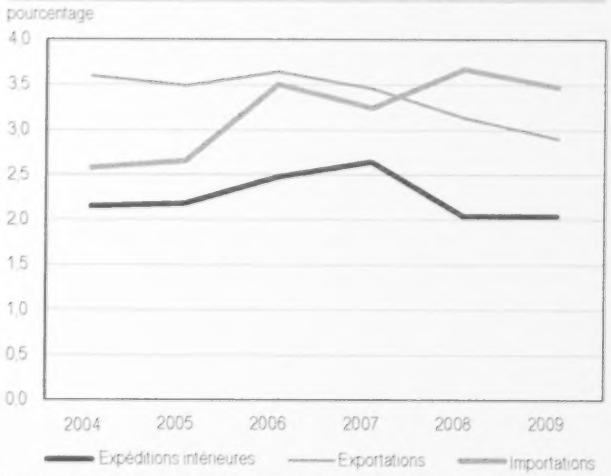
Cet article de la série *Aperçus économiques* examine dans quelle mesure le passage de la frontière ajoute au coût du transport de biens par camion. On y mesure le coût découlant du temps d'attente à la frontière, les coûts de conformité à la frontière et d'autres coûts associés au transport de biens entre le Canada et son principal partenaire commercial. Cet examen est fondé sur l'étude de William Anderson et Mark Brown intitulée *Camionnage et passage de la frontière : coût relatif du camionnage transfrontalier et du camionnage intérieur, 2004 à 2009*.

Les coûts associés au passage de la frontière peuvent avoir une incidence sur la capacité des entreprises canadiennes à être concurrentielles sur le marché américain. La plupart des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis sont effectués par camion[1]. Le présent article fournit une toute première estimation de l'ampleur et des sources de ces coûts.

Coûts de camionnage *ad valorem*

Le graphique 1 présente les coûts de camionnage *ad valorem* — c'est-à-dire le prix demandé aux expéditeurs, exprimé en proportion de la valeur des biens expédiés — dans le cas des expéditions intérieures, des exportations et des importations. Les coûts de camionnage *ad valorem* rattachés aux échanges intérieurs ont oscillé entre 2,1 % et 2,6 % au cours de la période allant de 2004 à 2009. C'est moins que ceux applicables aux exportations — qui sont passés de 3,6 % à 2,9 % — et aux importations — qui sont montés de 2,6 % à 3,5 %.

Graphique 1
Coûts de camionnage *ad valorem* associés aux expéditions intérieures, aux exportations vers les États-Unis et aux importations en provenance des États-Unis, 2004 à 2009



Sources : Calculs des auteurs à partir de données des sources suivantes : Statistique Canada, Enquête sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion, 2004 à 2009, et Bureau of Transportation Statistics, North American Transborder Freight Data, 2004 à 2009, et Commodity Flow Survey, 2007.

Équivalent tarifaire des coûts de camionnage

Les taux *ad valorem* dépendent de la distance d'expédition des biens et de la valeur de ces biens; la distance et la valeur varieront selon qu'il s'agit d'expéditions intérieures ou d'expéditions transfrontalières. Les coûts *ad valorem* exposés au graphique 1 sont ajustés de manière à prendre en compte les différences au niveau des biens qui composent les expéditions intérieures et les expéditions transfrontalières, de même que la variation de la distance d'expédition.

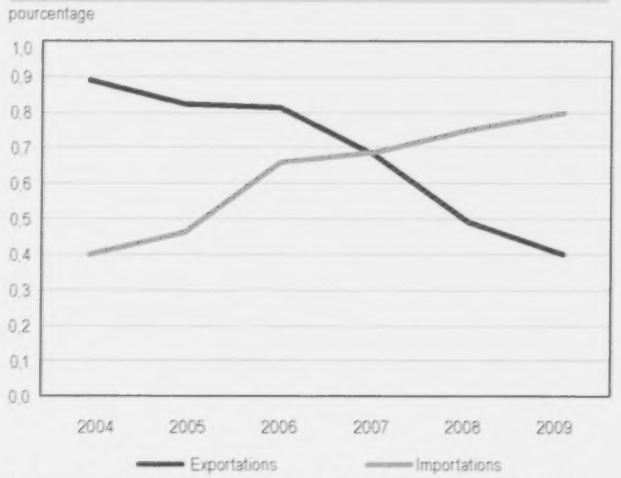
La différence des coûts *ad valorem* ajustés entre, d'une part, les expéditions intérieures, et d'autre part, les exportations et les importations peut être interprétée comme constituant un droit tarifaire associé au système de transport et applicable à l'égard des échanges transfrontaliers. En d'autres termes, il s'agit du coût additionnel rattaché au transport de biens à destination ou en provenance des États-Unis qui est transféré aux consommateurs des services de camionnage.

1 U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, North American Transborder Freight Data, 2011. http://www.bts.gov/programs/international/transborder/TBDR_QA.html (consulté le 10 mai 2011).

Au début de la période allant de 2004 à 2009, cet équivalent tarifaire était de 0,9 % à l'égard des exportations et de 0,4 % à l'égard des importations. Au cours de cette période, l'équivalent tarifaire *ad valorem* applicable aux exportations et celui applicable aux importations ont suivi des trajectoires opposées, au point où leurs positions s'étaient interverties à la fin de la période (graphique 2).

Ces équivalents tarifaires peuvent paraître peu élevés, mais ils représentent néanmoins un ajout substantiel aux coûts de transport. Par exemple, en 2004, il en coûtait 31 % de plus pour exporter des biens aux États-Unis que pour expédier les mêmes biens sur la même distance au Canada. La même année, le coût d'importation de biens des États-Unis, calculé *ad valorem*, était de 18 % supérieur à celui d'une expédition intérieure équivalente. À la fin de la période, ces proportions étaient inversées. Cette inversion s'est produite lorsque les échanges commerciaux par camion sont devenus de plus en plus favorables aux États-Unis. En 2009, il en coûtait 15 % de plus pour exporter et 28 % de plus pour importer des biens que pour expédier ces mêmes biens à l'intérieur du Canada.

Graphique 2
Équivalent tarifaire du coût d'exportation et d'importation de biens par camion, 2004 à 2009



Sources : Calculs des auteurs à partir de données des sources suivantes : Statistique Canada, Enquête sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion, 2004 à 2009, et Bureau of Transportation Statistics, North American Transborder Freight Data, 2004 à 2009, et Commodity Flow Survey, 2007.

Équivalents tarifaires des coûts de transport de ligne et des coûts fixes

L'examen ne se limite pas à l'ampleur des coûts additionnels reliés au transport transfrontalier de biens, mais également aux sources de ces coûts additionnels, c'est-à-dire des coûts fixes ou des coûts de transport de ligne par expédition plus élevés. Chacune de ces catégories reflète des aspects différents de l'environnement réglementaire influant sur le coût des échanges transfrontaliers.

Les temps d'attente à la frontière et les autres coûts de conformité à la frontière (par exemple la participation à des programmes axés sur les « négociants dignes de confiance »[2]) font augmenter les coûts fixes par expédition assumés par les entreprises de camionnage; ces derniers comprennent aussi le coût des installations, des assurances et des terminaux (chargement et déchargement).

L'équivalent tarifaire correspondant aux coûts fixes pour les exportations est demeuré à peu près le même durant la période, se chiffrant à 0,5 % environ de la valeur des biens expédiés (tableau 1). C'est aux coûts fixes qu'est associée la plus grande partie du coût *ad valorem* de transport transfrontalier, du fait du coût des retards à la frontière et des coûts de conformité à la réglementation frontalière.

Pour ce qui est des importations, les coûts fixes jouaient un rôle nettement moindre, étant donné que les coûts fixes en soi sont moins élevés pour les importations et que la valeur par expédition est plus élevée, à tout le moins au début de la période (se reporter au tableau 1). Cela dit, les coûts fixes rattachés aux importations ont augmenté au fil de la période.

Les coûts de transport de ligne varient selon la distance et incluent les coûts liés au chauffeur, le coût du carburant ainsi que la dépréciation et l'entretien des véhicules. Ils varieront aussi selon que l'entreprise de camionnage est en mesure d'obtenir une charge au retour : si les transporteurs en sont incapables, il se pourrait qu'ils haussent leurs tarifs applicables à la charge expédiée au départ.

La probabilité d'obtenir une charge au retour sera fonction de la balance des échanges commerciaux par camion. En 2004, la valeur des échanges commerciaux canado-américains par camion était équilibrée entre importations et exportations, tandis que, en 2009, les exportations ne représentaient que 79 % de la valeur des importations[3]. Il se peut que la difficulté à obtenir une charge au retour se pose maintenant dans l'autre sens en raison de ce changement, dans la mesure où il est maintenant plus facile de trouver une charge pour le retour au Canada que pour le trajet vers les États-Unis.

La réglementation interdisant aux camionneurs établis au Canada de transporter des biens entre deux endroits situés aux États-Unis (droits de cabotage) peut également influer sur les probabilités d'obtenir une charge au retour. Les entreprises canadiennes seront dès lors incapables d'accepter des expéditions entre deux endroits aux États-Unis lors du trajet de retour au Canada, ce qui risque de faire augmenter la portion du trajet de retour ne produisant aucun revenu (retour à vide).

2 De tels programmes, comme le Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) aux États-Unis, permettent de procéder à un dédouanement plus rapide à la frontière, en contrepartie, les participants acceptent d'investir dans des installations, du matériel et du personnel en vue de renforcer la sécurité au niveau de la chaîne d'approvisionnement.
3 Bureau of Transportation Statistics, North American Transborder Freight Data, 2004 et 2009.

La part de l'équivalent tarifaire sur les exportations vers les États-Unis qui est attribuable aux coûts de transport de ligne est présentée au tableau 1. Cette part a diminué tout au long de la période étudiée, de telle sorte que, en 2008, les coûts de transport de ligne étaient essentiellement les mêmes pour les exportations et pour les expéditions intérieures. On observe l'inverse dans le cas des importations : les coûts de transport de ligne ont augmenté durant la période. Ces tendances divergentes touchant les coûts de transport de ligne par kilomètre pour les exportations et les importations concordent avec une évolution de la balance des échanges commerciaux où le problème du retour à vide touche désormais principalement les importations plutôt que les exportations comme c'était le cas auparavant. Autrement dit, les transporteurs, qui demandaient des tarifs plus élevés à l'égard des exportations (parce qu'ils étaient moins à même d'obtenir une charge à leur retour au Canada), demandent maintenant des tarifs plus élevés au titre des importations (du fait qu'ils sont moins susceptibles d'obtenir une charge vers les États-Unis).

Conclusion

Une expédition transfrontalière de biens par camion coûte davantage qu'une expédition équivalente effectuée à l'intérieur du pays. Les échanges transfrontaliers coûtent plus parce que les coûts fixes par expédition sont plus élevés, ce qui correspond aux coûts liés au temps d'attente et aux coûts de conformité à la frontière qui sont transférés par les entreprises de camionnage à leurs consommateurs. Les coûts plus élevés des échanges transfrontaliers tiennent également aux coûts de transport de ligne plus élevés, ces coûts ayant affiché une tendance à la hausse dans le cas des importations et à la baisse dans celui des exportations au fil de l'évolution de la balance des échanges commerciaux par camion en faveur des États-Unis.

Tableau 1
Équivalents tarifaires *ad valorem* à l'égard des exportations et des importations, coûts fixes et coûts de transport de ligne, 2004 à 2009

	Exportations			Importations		
	Coûts fixes	Coûts de transport de ligne	Total	Coûts fixes	Coûts de transport de ligne	Total
	pourcentage					
2004	0,49	0,40	0,89	0,11	0,29	0,40
2005	0,48	0,34	0,82	0,12	0,34	0,46
2006	0,56	0,26	0,81	0,18	0,48	0,66
2007	0,53	0,16	0,68	0,19	0,50	0,69
2008	0,48	0,01	0,49	0,21	0,53	0,75
2009	0,47	-0,07	0,40	0,24	0,57	0,80

Source: Calculs des auteurs à partir de données des sources suivantes : Statistique Canada, Enquête sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion, 2004 à 2009, et Bureau of Transportation Statistics, North American Transborder Freight Data, 2004 à 2009, et Commodity Flow Survey, 2007.

Cet article de la série *Aperçus économiques* s'appuie sur des travaux menés par la Division de l'analyse économique au sujet de l'incidence des échanges commerciaux sur l'économie canadienne. Pour plus de renseignements, veuillez consulter les ouvrages suivants :

Anderson, W.P., et W.M. Brown. 2012. *Camionnage et passage de la frontière : coût relatif du camionnage transfrontalier et du camionnage intérieur, 2004 à 2009*. Produit n° 11F0027M au catalogue de Statistique Canada. Ottawa, Ontario. Série de documents de recherche sur l'analyse économique. N° 081.

Taylor, J., D.R. Robideaux et G.C. Jackson. 2004. « U.S.-Canada Transportation and Logistics: Border Impacts and Costs, Causes and Possible Solutions ». *Transportation Journal*. Vol. 43. N° 4. p. 5 à 21.